IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 158)
z dnia 12 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 158)

12 stycznia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2022 r.;

– informacja na temat wdrożenia i funkcjonowania nowego systemu opłat drogowych e-TOLL.

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Rzeczkowska** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Edward Komorowski** dyrektor Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Tomasz Pawelski** dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami oraz **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Stwierdzam kworum. Witam bardzo serdecznie panią minister.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2022 r. oraz informacja na temat wdrożenia i funkcjonowania nowego systemu opłat drogowych e-TOLL, przedstawiają pani minister finansów oraz minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, zatem przystępujemy do jego realizacji.

Marszałek Sejmu, w związku z art. 150 ust. 1 pkt 1 regulaminu Sejmu, zwróciła się do Komisji o sporządzenie i uchwalenie planu pracy Komisji w oparciu o państwa propozycje, które zostały nadesłane, a także te, które nie zostały zrealizowane z zeszłorocznego planu pracy Komisji. Prezydium Komisji przedstawia projekt planu pracy Komisji.

Czy są jakieś uwagi do przesłanego i zaprezentowanego państwu planu pracy Komisji? Nie widzę. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja zaakceptowała przedstawiony przez prezydium plan pracy Komisji. Sprzeciwu nie słyszę, tym samym uchwaliliśmy plan pracy Komisji.

Przechodzimy do kolejnego punktu, czyli przedstawienie informacji na temat systemu poboru opłat i realizacji. Pani minister?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Magdalena Rzeczkowska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, przygotowałam prezentację i myślę, że w taki trochę wsparty obrazkowo sposób postaram się syntetycznie przedstawić informację o funkcjonowaniu i stanie wdrożenia systemu e-TOLL.

Tytułem przypomnienia – harmonogram. 24 czerwca ubiegłego roku to start poboru opłat w Polsce w oparciu o nowy system e-TOLL. Od tego czasu rozpoczęliśmy przejściowe funkcjonowanie równolegle dwóch systemów: poprzedniego systemu viaTOLL i systemu e-TOLL. 30 września zakończyliśmy funkcjonowanie systemu viaTOLL, skoń-

czył się także okres przejściowy. Od 1 października pobór opłat elektronicznych w Polsce odbywa się wyłącznie w systemie e-TOLL dla pojazdów ciężkich, czyli tych powyżej 3,5 t. 30 listopada natomiast został wyłączony manualny system poboru opłat, czyli system poboru opłat na odcinkach państwowych autostrad A2 i A4. Od 1 grudnia zeszłego roku pobór opłat na płatnych odcinkach autostrad krajowych dla pojazdów lekkich, czyli osobowych i poniżej 3,5 t, również odbywa się wyłącznie w systemie e-TOLL.

Główne założenia – też tytułem przypomnienia. System e-TOLL jest oparty o technologię geopozycjonowania satelitarnego i zakłada pełną obsługę online wszystkich procesów. To e-usługa, wymagana jest rejestracja elektroniczna, nie podpisujemy umów papierowych, nie ma także konieczności przychodzenia do punktu obsługi klienta, chociaż jest taka możliwość. Użytkownik ma 24 h/dobę, z dowolnego miejsca urządzenia, wgląd w historię opłat i może zarządzać swoim kontem. System SPOE KAS, czyli system e-TOLL, to system otwarty. Oznacza to, że po pierwsze, można z niego korzystać w różny sposób przy pomocy różnych rozwiązań technologicznych i technicznych, a po drugie, że urządzenia te, po integracji i autoryzacji przez KAS właściwych rozwiązań technicznych, mogą być stosowane przez różnego typu operatorów, dostawców takich urządzeń.

Wybór sposobu korzystania, czyli te urządzenia, to mogą być albo rozwiązania typu ZSL – zewnętrzne systemy lokalizacyjne – albo urządzenia pokładowe, które były najpopularniejszym sposobem korzystania z systemu viaTOLL, albo aplikacja mobilna e-TOLL PL, rozwiązanie dostarczone przez Krajową Administrację Skarbową. W przypadku pojazdów lekkich możliwość korzystania z systemu jest też dostępna bez żadnej rejestracji, czyli nie z wykorzystaniem aplikacji e-TOLL PL służącej do naliczania opłat, a poprzez szerokie, łatwo dostępne możliwości zakupu biletu autostradowego.

Od początku założeniem budowy systemu e-TOLL była oszczędność, zarówno, jeżeli chodzi o dostarczenie tego rozwiązania, czyli niższe koszty realizacji projektu, jak i utrzymania systemu e-TOLL w porównaniu do systemu viaTOLL. W dalszej części prezentacji pokażę, jak to założenie udało się zrealizować. Elementem nowego systemu jest to, że nie wymaga on konieczności zapewnienia kosztownej i też wymagającej w utrzymaniu infrastruktury, m.in. bramownic naliczających. Jeden system mamy dla pojazdów ciężkich i dla pojazdów lekkich na autostradach płatnych krajowych, czyli dwa nasze odcinki A2 Konin–Stryków i A4 Wrocław–Sośnica. Swobodny przejazd, podniesione szlabany i wreszcie interoperacyjność systemu na poziomie europejskim, to znaczy możliwość uruchomienia tutaj usługi EETS, czyli Europejskiego Systemu Poboru Opłat.

Ponieważ system e-TOLL jest w pełni elektroniczny, to e-usługa, tak jak powiedziałam, to jest mocno zintegrowany z innymi usługami resortu finansów. Mamy jedną bezpłatną aplikację mobilną dla systemu e-TOLL i systemu SENT, tj. monitorowania drogowego przewozu towarów. E-urząd skarbowy, czyli integracja wszystkich usług ministerstwa, tam również e-TOLL jest dostępny. Wykorzystujemy też dane z innych rejestrów państwowych, tj. z Centralnego Rejestru Danych Podatkowych i systemu CEPiK – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. W procesie rejestracji natomiast można korzystać z form autoryzacji państwowych, profilu zaufanego lub aplikacji mObywatel, czyli tych szeroko wykorzystywanych do innych usług administracji.

Ogólne statystyki, jeżeli chodzi o system e-TOLL – przede wszystkim jest to liczba zarejestrowanych pojazdów. Na 10 stycznia, czyli na poniedziałek, mamy ponad 1620 tys. zarejestrowanych pojazdów, z czego 1320 tys. pojazdów ciężkich, czyli powyżej 3,5 tony, co stanowi 81% użytkowników systemu. W przypadku samochodów osobowych jest to ponad 300 tys., czyli 19%. Liczba zarejestrowanych kont – ponad 643 tys.; liczba przejechanych kilometrów z systemem e-TOLL od początku jego funkcjonowania to ponad 1 934 000 tys. km; liczba pobranych aplikacji to ponad 976 tys.; liczba pobranych aplikacji e-TOLL PL BILET to ponad 293 tys. i liczba osób korzystających z obu urządzeń ZSL to ponad 732 tys. Liczba korzystających z e-TOLL PL, czyli tej aplikacji, to ponad 681 tys. osób.

Co ciekawe, tutaj na slajdzie mają państwo porównanie wybranych kanałów rejestracji, gdzie nasi klienci najchętniej się kierują, żeby dokonać rejestracji, czyli rozpocząć używanie, korzystanie z systemów. W przypadku przedsiębiorców, tj. pojazdów ciężkich, transportu towarowego, widzimy, że 82% korzystających używa internetowego konta

klienta; z usług dostawców kart flotowych korzysta 9,23% użytkowników, natomiast z takiej fizycznej formy kontaktu, czyli z miejsca obsługi klienta, skorzystało 8,79% użytkowników. Jeżeli chodzi o pojazdy lekkie, to tutaj zdecydowana większość z tych użytkowników – tu mowa o użytkownikach aplikacji e-TOLL PL, a nie o osobach, które korzystają z e-biletu, rozwiązań e-biletowych, ponieważ tam rejestracja nie jest wymagana – korzysta z internetowego konta klienta ponad 98%; z dostawców kart flotowych niespełna 0,5% i z miejsca obsługi klienta 1,5%.

Jeżeli chodzi o urządzenia GPS, czyli wybór urządzenia, z którego przedsiębiorca, przewoźnik chce, czy skorzysta dla celów komunikacji z systemem e-TOLL i poboru opłat. W momencie, kiedy przygotowywaliśmy się do wdrożenia systemu e-TOLL, przeprowadzaliśmy w 2020 r. badanie wśród klientów, przewoźników, użytkowników systemu viaTOLL, odnośnie do ich preferencji co do wyboru urządzenia, z którego byliby chętni czy potencjalnie zainteresowani, żeby korzystać. Wówczas 57% użytkowników zgłaszało nam taką preferencję, chęć korzystania z urządzenia OBU, urządzenia pokładowego, czyli z tego urządzenia, które – tak jak powiedziałam wcześniej – było podstawowym urządzeniem do komunikacji DSRC w systemie viaTOLL. 7% było zainteresowanych wykorzystaniem nowego systemu, systemu ZSL, czyli zintegrowanego systemu logistycznego, natomiast 36% wyrażało swoje otwarcie na skorzystanie z aplikacji mobilnej. Z jaką rzeczywistością mamy do czynienia, jak to obecnie wygląda. Na 10 stycznia – przypominam, że to jest sytuacja już po uruchomieniu systemu e-TOLL na autostradach – mamy zdecydowaną przewagę użytkowników korzystających z aplikacji e-TOLL PL, tj. ponad 48%. Tutaj ta liczba nam się zwiększyła właśnie po uruchomieniu systemu e-TOLL na autostradach. Przed 1 grudnia, czyli tylko w przypadku pojazdów ciężkich, ta liczba korzystających z poszczególnych rozwiązań kształtowała się mniej więcej na tym samym poziomie tj. nieco ponad 30%. Jeżeli chodzi o zintegrowane systemy logistyczne, to mamy tutaj 23,5% użytkowników, a w przypadku urządzeń pokładowych 28,3%.

Jak kosztowo wygląda kwestia wdrożenia systemu e-TOLL. Zgodnie z dokumentacją projektową planowany koszt budowy systemu poboru opłaty elektronicznej KAS ma wynieść nieco ponad 448 mln zł. Planowana miesięczna kwota utrzymania systemu to 10,4 mln zł, natomiast to, co wydaliśmy dotychczas – koszt budowy systemu do końca roku 2021, już rzeczywiście poniesiony – to prawie 285 mln zł. Przy tym warto tutaj powiedzieć, że koszt budowy tylko systemu viaTOLL to było ponad 1,5 mld zł, więc te koszty znacząco się różnią. Oczywiście to nie jest prawie 285 mln zł, to nie jest jeszcze ostateczny koszt zamknięcia budowy systemu, ponieważ są przed nami jeszcze pewne wydatki związane z rozbudową infrastruktury kontrolnej, czyli kamer, głównie w tym zakresie, ale to nie są takie środki czy takie wielkości, które spowodowałyby przekroczenie planowanego kosztu budowy systemu SPOE KAS. Będziemy tu na bieżąco, w miarę ponoszenia tych już rzeczywistych kosztów budowy systemu, uaktualniać tę kwotę. Na dziś, po wdrożeniu, jest to te niespełna 285 mln zł. Jeżeli chodzi o planowaną miesięczną kwotę utrzymania SPOE KAS, to tutaj szacujemy, że powinna się mieścić w tym rzędzie wielkości 10,5 mln, natomiast będzie to weryfikowane w miarę funkcjonowania systemu – na ten moment jednak tak to wygląda.

Dotychczasowy koszt budowy systemu. Możemy porównać dane – 285 mln vs prawie 1 700 000 tys. Koszt budowy systemu e-TOLL to niespełna 17% kosztów poniesionych na budowę systemu viaTOLL. Przy tym koszt utrzymania systemu viaTOLL na przestrzeni 10 lat wyniósł ponad 3 mld zł, a – jak widać – planowana miesięczna kwota utrzymania SPOE KAS to nieco ponad 10 mln, więc zdecydowanie spodziewamy się, że w ciągu 10 lat będzie to niższa kwota. Tutaj państwo macie jeszcze rozbicie tych kosztów utrzymania starego, manualnego systemu poboru opłat – miesięcznie prawie 4,5 mln zł, a sam system viaTOLL – 21,5 mln zł.

Od 1 grudnia, tak jak wspomniałam, system e-TOLL jest stosowany w pełnym zakresie, też na odcinkach autostrad. Swobodny przepływ, przejazd, bez zatrzymywania na bramkach, nowa organizacja ruchu na placach poboru opłat. Oczywiście jest to związane z tym, że musimy zapewnić użytkownikom, w ścisłej współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, bezpieczny sposób poruszania się po tych odcinkach autostrad w sytuacji, gdy infrastruktura kontrolna starego, manualnego sys-

temu poboru opłat jeszcze nie została zdemontowana. Mamy na ten demontaż, przeprowadzenie tych działań określony czas – rok, o ile dobrze pamiętam – więc przez ten okres ruch musi być odpowiednio zorganizowany, żeby przejazd był bezpieczny. Jako zadanie i wyzwanie na ten rok czeka nas demontaż zbędnej infrastruktury, który będzie się odbywał etapami.

Co ważne, w systemie e-TOLL dla autostrad metody płatności są zróżnicowane, to e-bilet autostradowy, gdzie niewymagana jest rejestracja. Można również skorzystać z aplikacji e-TOLL, czy też tych urządzeń pokładowych, które są wykorzystywane dla pojazdów ciężkich. Jeżeli użytkownik nie chce każdorazowo wykupywać sobie takiego przejazdu, tylko stale korzysta z odcinka autostrady, to ma tutaj wygodny sposób, w jaki może to robić. Rejestracja dla użytkowników pojazdów osobowych na internetowym koncie klienta jest uproszczona. Dla osób, które prowadzą działalność gospodarczą, które korzystają z transportu towarowego, dla pojazdów ciężkich, rejestracja jest nieco bardziej skomplikowana, ponieważ wymaganych jest więcej danych dla prawidłowego wyliczenia opłaty zgodnie z rządzącymi zasadami, obliczaniem opłat drogowych. Natomiast dla pojazdów lekkich, jednoosobowych użytkowników, że tak to nazwę, rejestracja jest zdecydowanie prostsza. Wymaga, jak my to nazywamy, przysłowiowych dwóch kliknięć.

Kanały dystrybucji. E-bilet autostradowy, jak widzimy z praktyki tego pierwszego miesiąca, to dość popularna forma wnoszenia opłaty za przejazd autostradowy – też już jest dostępny w elektronicznych kanałach dystrybucji. Jest to aplikacja e-TOLL PL BILET i aplikacje naszych partnerów, którzy rozpoczęli współpracę z Krajową Administracją Skarbową: ORLEN Pay, mFLOTA, Autopay, mPay, SkyCash i Spark, a również stacjonarne punkty dystrybucji – na stacjach PKN Orlen, tj. 1359 stacji, i stacjach grupy Lotos – 26 stacji. Pracujemy już na roboczo i też zgłaszają się do nas kolejni partnerzy zainteresowani współpracą, tak że ta sieć dystrybucji będzie się poszerzała.

Jeżeli chodzi o preferowany sposób płatności za przejazd autostradami, to z aplikacji e-TOLL PL bądź też właśnie tego urządzenia, jednego czy drugiego typu, które służy do przekazywania sygnału geopozycjonowania do systemu e-TOLL, korzysta 27,7% użytkowników. Natomiast z zakupu biletu autostradowego korzysta reszta naszych klientów. Tutaj mają państwo pokazane poszczególne sieci czy sposoby, a aplikacja e-TOLL PL BILET to niemal 20%, Orlen, zarówno w sprzedaży stacjonarnej, jak i poprzez aplikację Orlenu to ponad 40%, Autopay 8,9%, mPay 1,5%, Spark 0,6%, Lotos w sprzedaży stacjonarnej to 0,8 % i SkyCash w aplikacji to 0,2%.

Jak wygląda wykonanie planu KFD za rok 2021. Środki przekazane do KFD to 1 911 350 151,37 zł, w tym z systemu e-TOLL i viaTOLL. Wynika z tego, że jeszcze poprzednie funkcjonowanie wyłącznie viaTOLL w okresie przejściowym funkcjonowania systemu e-TOLL to 1 715 184 794,84 zł, natomiast manualny system poboru opłat i już e-bilet – 196 165 756,53 zł. Zasilenie funduszu z KFD z tytułu opustów – bo tam jest takie wyrównanie, rekompensata budżetowa – nastąpiło maksymalnie do kwoty 138,5 mln zł. Jak państwo widzą, wykonanie planu jest niższe o 6,11% od założonego na 2021 r. Skąd to się bierze? Chodzi tutaj o obowiązujące w zeszłym roku ulgi związane z przystąpieniem do nowego systemu. Obowiązująca pierwsza ulga w wysokości 25% na opłatę elektroniczną i opłatę za przejazd autostradą, która miała zastosowanie we wrześniu 2021 r., kiedy użytkownik już chciał i przeszedł na system e-TOLL, wtedy mógł z takiej ulgi skorzystać. Ta ulga nie jest refundowana z budżetu a jej koszt tej to jest ok. 3,2 mln zł. Druga ulga obowiązująca na opłatę elektroniczną to 30% upustu i ona obowiązywała od 1 października do końca roku, czyli do 31 grudnia, i koszt tego upustu, tej ulgi został zrefundowany.

Jeżeli chodzi o kontrolę prawidłowości realizacji obowiązków uiszczania opłat, w tym przypadku pojazdów ciężkich, ale też i opłat autostradowych, to kontrola jest realizowana przede wszystkim przez Generalną Inspekcję Transportu Drogowego. KAS również w ramach swoich i przy okazji innych zadań, które realizujemy, głównie tych związanych z działaniami w systemie SENT, czyli monitorowaniem drogowego przewozu towarów, ale nie tylko, weryfikuje prawidłowości uiszczania opłaty przez pojazdy ciężkie. W ramach realizacji naszych zadań, w tym również i tego zadania, dysponujemy flotą 355 radiowozów, a 15 z nich jest wyposażone w systemy ANPR, czyli kamery OCR.

Mamy też 16 nowych radiowozów z takim wyposażeniem, natomiast zadania te realizuje 750 funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. Przeprowadziliśmy 54 tys. kontroli drogowych – są to dane za okres od 24 czerwca – 390 kontroli pozytywnych od 1 października do 31 grudnia. Przypomnę tylko o pewnej takiej ogłoszonej, przyjętej strategii kontrolnej związanej z wejściem nowego systemu i z zapewnieniem możliwości płynnego przejścia przewoźników branży na nowe rozwiązania. Przyjęliśmy, że tym, co przede wszystkim przewoźnik miał możliwość wykonać, była rejestracja w systemie. Ponieważ rejestracja była dostępna już od maja 2021 r., sprawdzaliśmy wykonanie tego obowiązków, natomiast jeżeli chodzi o pewne elementy związane z czy pewnymi wątpliwościami co do prawidłowego przesyłu danych do systemu, czy innymi elementami funkcjonowania systemu e-TOLL, to tutaj było takie bardziej elastyczne podejście.

Jeżeli chodzi o działania Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego, to GITD dysponuje 70 mobilnymi jednostkami kontrolnymi, które są wyposażone w ten system kamer OCR, są 32 mobilne punkty kontroli z takim wyposażeniem i 171 inspektorów GITD. Przeprowadzono 6 tys. kontroli szczegółowych, 1,5 tys. kontroli pozytywnych, stwierdzono 2,5 tys. naruszeń, dokonano 4 mln skanowań pojazdów. W przypadku kontroli uiszczania opłat na autostradach, to jest to zadanie Krajowej Administracji Skarbowej. W zakresie mobilnej kontroli mamy zaangażowanych pięć urzędów celno-skarbowych, w których te szlaki autostrad się znajdują. Zrealizowaliśmy prawie 1300 patroli, zatrzymano do kontroli 17,6 tys. pojazdów i odnotowano 1143 wykroczenia, czyli nieuiszczenie opłaty za przejazd. Dziękuję serdecznie i pozostajemy do dyspozycji, jeśli chodzi o pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie za prezentację. Otwieram dyskusję. Czy są chętni do zabrania głosu, zadawania pytań? Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Miało być lepiej i oczywiście system elektronicznego poboru opłat daje na to szansę, natomiast muszę powiedzieć, że wielu użytkowników dróg, którzy muszą opłacić przejazd za autostradę – nie mówię w tym momencie o klientach biznesowych, mówię o użytkownikach prywatnych – nadal ma problem z tym, żeby to zrobić w sposób prosty, wygodny, taki, który nie zmusza ich do zatrzymywania się i zakupienia tego biletu. Mają problem z otrzymaniem satysfakcjonującej informacji. Na stronach rządowych gros tej informacji to jest propaganda na temat różnych plusów, ładów itd. Próżno szukać i ciężko znaleźć konkretne informacje, to oczywiście nie odnosi się tylko do tych dotyczących systemu poboru opłat, ale generalnie do wszystkich. Strony rządowe powinny służyć uzyskaniu informacji, a dzisiaj trzeba poświęcić naprawdę dużo czasu, żeby do tej informacji dotrzeć, przedzierając się przez różnego rodzaju propagandę na temat mniej lub bardziej wydumanych sukcesów tej władzy. To jest, pani minister, pierwsze pytanie: jakie środki przeznaczono na promocję i dotarcie do użytkowników tego systemu w taki sposób, żeby można było uzyskać prostą, czytelną, jasną informację? W jaki sposób łatwo, prosto opłacić przejazd autostradą? Z jakich powodów informacje dotyczące tych płatności znajdują się dopiero za tymi wszystkimi informacjami propagandowymi, o których mówiłem? Gdy wejdzie się na strony urzędów i szuka tej informacji, to najpierw trzeba się przedrzeć przez różnego rodzaju propagandę, a dopiero później są bardziej konkretne informacje. To jest pierwsza rzecz.

Drugie pytanie, pani minister, nieszczęsna aplikacja i nieszczęsny pomysł wprowadzania przez użytkowników wielu różnych danych dotyczących numeru PESEL. Nie wiem, czy numer buta też tam trzeba wprowadzić, ale zdąża to w kierunku absolutnie zadziwiającym. W całej Europie wnoszenie opłat za przejazd drogami płatnymi jest niezwykle proste, wystarczy przejechać naszą południową granicę. Państwo, rząd pana premiera Morawieckiego, z lubością powołujecie się na przykłady węgierskie, to też warto odwiedzić naszych przyjaciół Węgrów i zobaczyć, że ich system poboru opłat sprowadza się do wykonania być może trzech bardzo prostych operacji. Jedną z nich jest rzeczywiste, realne dokonanie opłaty. Natomiast państwo zaprojektowaliście system, który nie

wiem, czemu ma służyć, ale najmniej służy właśnie tej prostej czynności, jaką jest opłacenie przejazdu za drogę płatną. W związku z tym, czy ministerstwo ma jakiekolwiek plany, czy myśli nad zmianą tego systemu w taki sposób, aby był on rzeczywiście bardzo wygodny dla użytkownika? To znaczy, by sprowadzał się wyłącznie do podania numeru rejestracyjnego pojazdu i dokonania wpłaty i być może wybrania odcinka, czyli de facto tych czynności, które z punktu widzenia wpływu do budżetu są najbardziej istotne, tj. obciążenia za wykorzystanie takiej płatnej drogi.

Ostatnia rzecz, o którą chcę zapytać, ona jest niemniej istotna, czyli ułatwienia dla firm. Pani minister była uprzejma zaprezentować informację, że za pomocą stacji czy na stacjach Orlenu, Lotosu można zapłacić. To bardzo chwalebne, że spółki Skarbu Państwa tutaj wyszły naprzeciw. Mam jednak takie poczucie, że tych stacji paliw w całej Polsce jest dużo więcej, ale akurat nie należą do tych dwóch podmiotów. W związku z tym, z jakich powodów nie zostały tutaj wymienione inne stacje paliw? Czy to jest tak, że tam po prostu państwo nie zabiegali o tę możliwość, aby można było dokonywać tych płatności, czy jest to jakiś problem administracyjny, bo jednak w wielu miejscach, tam, gdzie nie są obecne akurat te stacje, są inne stacje i tutaj nie powinno dochodzić do przypadków ograniczania w tym zakresie możliwości zakupu przez użytkowników dróg. Czy ilość urządzeń jest dzisiaj wystarczająca? Jak to wygląda od strony płatności za integrację? Podczas poprzedniego posiedzenia Komisji w tej sprawie państwo de facto umyli ręce od konstrukcji umów pomiędzy dostawcą integracji już dla konkretnych podmiotów, stosując taką konstrukcję, że nie wchodzicie państwo w te interesy gospodarcze, ale skoro rząd wybrał firmę, interesując się wyłącznie tą stroną administracyjną, to trudno zostawiać na pastwę losu podmioty gospodarcze, nasze firmy transportowe, które z tego powodu cierpią. Przypominam sobie, że podczas dyskusji zostało tutaj złożone do państwa takie oczekiwanie, że ten temat zostanie podjęty. W związku z tym pytanie, czy podjęli państwo ten temat, czy ta kwestia dodatkowych opłat, które wynikają z przyjęcia przez rząd takiego, a nie innego rozstrzygnięcia, została wyjaśniona, czy nadal to jest tak, że rząd, wybierając firmę do obsługi konkretnego zadania, w ogóle się nie interesuje tym, w jaki sposób ta firma obciąża inne podmioty gospodarcze, de facto korzystając w pozycji monopolistycznej. Na ten moment bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, ja chcę podziękować za konkretne, sprawne, oszczędne i rozsądne działanie Krajowej Administracji Skarbowej. Kiedy sobie przypomnę te filipiki, te krzyki, te wrzaski w dyskusjach na forum Komisji, kiedyśmy przystępowali do ustalenia podstaw prawnych budowy systemu poboru opłat elektronicznego i, że tak powiem, zbliżał się koniec viaTOLL-a, jakie tutaj słyszeliśmy kalumnie, utyskiwania i krzyki. Okazuje się jednak, że administracja rządowa, administracja państwowa w sposób rzetelny, konsekwentny, oszczędny i gospodarny potrafi stworzyć system, który kosztuje niecałe 17% tych kwot, które wyduszała z nas zagraniczna firma administrująca system viaTOLL. Przypomnę jeszcze raz: koszt utrzymania systemu viaTOLL na przestrzeni 10 lat to były 3 mld zł, czyli 300 mln rocznie, czyli 20-kilka mln miesięcznie, tak by można było ten system, że tak powiem, przeliczyć. To znaczy koszt utrzymania, a koszt budowy to niespełna 1 700 000 tys. Wynika z tego, proszę państwa, że kilka miesięcy po wdrożeniu systemu ten przygotowany przez KAS system już się zdążył zwrócić, bo wpłata do Krajowego Funduszu Drogowego to jest prawie 2 mld – 1 911 000 tys. zł – kiedy koszty są dużo niższe od planowanych o niecałe 300 mln, czyli, że tak powiem, 20% tych wpływów, które poszły do funduszu drogowego, to były wydatki na system.

Krótko mówiąc, proszę państwa, ja rozumiem, że mój przedmówca musiał te swoje utyskiwania rytualne tutaj przeprowadzić, taka jest licentia poetica opozycji i odnosimy się do tego z dużą tolerancją.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

To były konkretne pytania.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jakieś dwa pytania tam padły, dobre prawo pana posła, natomiast, proszę państwa, w tym utyskiwaniu i w tym gadulstwie chodzi o to, żeby zagłuszyć rzecz, która jest prosta i bijąca po oczach wszystkich, którzy w sposób nieuprzedzony analizują te dane, że można budować sprawny i dobrze prowadzony, dostępny system. Proszę państwa, 1385 stacji, na których można nabyć bilety, to nawet dla ludzi, którzy nie korzystają z aplikacji internetowych i się tego Internetu boją, że tak powiem, to na terenie naszej ojczyzny 1380-kilka stacji to jest naprawdę duża dostępność systemu. Czyli, proszę państwa, chcę podziękować za tę kompetentną i dobrą pracę, bo okazało się, że działanie podjęte w ubiegłych miesiącach przyniosło oczekiwany skutek i teraz będziemy mieli stały dopływ pieniędzy do Krajowego Funduszu Drogowego, co pozwoli nam wypełnić jego założenia: budować, rozbudowywać sieć dróg, pracować tak, żeby Polacy korzystali z dobrych, nowoczesnych i bezpiecznych dróg, bo to jest przecież ostateczny cel. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie jest tak dobrze, jak powiedziała przede mną pani poseł. Kierowcy raczej narzekają, że nie mogą kupić e-biletów w formie papierowej i chciałem na to zwrócić uwagę, bo jeśli chodzi o aplikację, z nią jest pewien problem i ona nie zawsze działa.

Usłyszeliśmy, że bilet w formie papierowej jest dostępny na stacjach Orlen i na stacjach Lotosu. Chciałbym zapytać, na ilu stacjach Lotosu można zakupić bilet, bo ja mam informację, że na 11 w całej Polsce, np. w Poznaniu jest tylko jedna stacja. To pytanie kieruję też w kontekście tych, którzy przyjeżdżają do nas, cudzoziemców, bo nie każdy chciałby dla jednorazowego przejazdu zainstalować aplikację, więc jak cudzoziemiec ma przyjechać do nas i zrobić rekonesans tych stacji, gdzie może kupić, gdzie nie może kupić, skoro z tych informacji wynika, że tylko na Orlenie może kupić, bo na Lotosie – jeśli jest prawdą, że na 11 stacjach – to ciężko znaleźć tę stację. W związku z tym chciałbym zapytać, czy państwo rozważacie, żeby jednak zwiększyć liczbę tych stacji i poprawić ten system, bo wydaje się, że jest niewydolny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowna pani minister, mam krótkie pytanie, a w zasadzie dwa. Ile kar zostało nałożonych na kierujących pojazdami od czasu wejścia w życie tego systemu e-TOLL, zwłaszcza jeżeli mówimy o kierowcach samochodów osobowych, czyli korzystających z autostrad, i na jaką kwotę. Mam też pytanie dotyczące tej nieszczęsnej aplikacji e-TOLL. O ile dobrze pamiętam, pół roku temu rozmawialiśmy na ten temat, że ta aplikacja wzbudza dość negatywne opinie u użytkowników. Wydaje się, że był czas na to, żeby starać się ją poprawiać, zwłaszcza że firmuje tę aplikację Ministerstwo Finansów. Jeżeli aplikacja ma dzisiaj 1,4 gwiazdki na pięć możliwych, to naprawdę bardzo źle świadczy o administracji rządowej, która odpowiada za tę aplikację. Z tego co przedstawiał na posiedzeniu plenarnym pan minister, do stworzenia tej aplikacji powołano spółkę celową. Ile kosztowało polskiego podatnika stworzenie takiej aplikacji, od której wszystkie inne, komercyjne, zrobione prywatnie przez inne podmioty, są lepsze? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani minister, koleżanki i koledzy, chcę w dwóch, może w trzech kwestiach zabrać głos na kanwie informacji, jaką zaprezentowali nam tu przedstawiciele strony rządowej, za co oczywiście dziękuję. Natomiast pierwsza taka kwestia, może drobna, ale myślę,

że też wymagająca jeszcze jakiejś refleksji, namysłu we współpracy z innymi resortami, tutaj Ministerstwem Finansów, to jest ta wzmianka pani minister o tym, że sukcesywnie będzie prowadzony demontaż tej infrastruktury technicznej, mówiąc kolokwialnie, bramownic. One mają 10 lub mniej niż 10 lat i myślę, że od strony technicznej to jest, można powiedzieć, dość trwałe urządzenie. Mając na uwadze potrzeby innych zarządców dróg czy samej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, można przeanalizować ewentualne możliwości wykorzystania tej infrastruktury.

Chcę prosić o jakiś komentarz do tego, bo od 1 stycznia jako obywatele i myślę, że też jako kierowcy odnotowujemy przede wszystkim z satysfakcją jedną bardzo znaczącą zmianę na polskich drogach, która polega na tym, że mamy znacząco mniej wypadków i znacząco mniej ofiar śmiertelnych. Wczoraj: jedna ofiara śmiertelna w ciągu 24 godzin. Mieliśmy dni, kiedy ich było osiem, 10, 30. Wynika to oczywiście ze zmiany przepisów Kodeksu wykroczeń oraz Prawa o ruchu drogowym. To jest też gigantyczne obniżenie kosztów gospodarczych i społecznych całego, można powiedzieć, tego segmentu kolizji, wypadków szacowanych na ponad 55 mld zł w całym systemie. Myślę, że choćby to, że w kilku miejscach w Polsce wprowadzono np. odcinkowe pomiary prędkości też bardzo mocno i pozytywnie wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Daję to jako jeden przykład, bo myślę, że warto w sposób kompleksowy przeanalizować, jak ta część infrastruktury technicznej może być jeszcze ewentualnie wykorzystana na potrzeby przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego, żeby służyło to, mówiąc wprost, z jednej strony zarządcy drogi, z drugiej strony policji, użytkownikom dróg, którzy będą mogli korzystać z niej w bezpieczny sposób, ograniczając te koszty społeczne. Pani minister, prosta odpowiedź na tę wzmiankę, co się z tym sprzętem stanie, bo jeśli zostanie rozebrane, zdemontowane, to czy KAS chce je gdzieś zlokalizować, przetworzyć, wykorzystać. Mamy tutaj za mało informacji, a na to też zostały wydane pieniądze. Jest to, powiedziałbym, własność państwa, na które zostały wydane realne środki. Zwracam uwagę na ten ogromnie pozytywny trend na polskich drogach w ciągu tych pierwszych kilkunastu dni, bo to jest zauważane nie tylko przez ekspertów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, lecz także przez policjantów z tych służb ruchu drogowego, przez nas. Daję to jako przykład do pewnej refleksji czy dalszej współpracy między resortami infrastruktury, Ministerstwem Finansów, Inspekcją Transportu Drogowego, w jaki sposób ta część tej infrastruktury technicznej może jeszcze służyć przede wszystkim zarządcy dróg albo BRD.

Drugie pytanie ma pośredni związek z tą prezentacją, ale myślę, że każdego z nas, przede wszystkim jako obywateli, ale też kierowców, interesowałoby docelowe ujednolicenie przejazdu na polskiej sieci autostrad, a w szczególności tam, gdzie są te odcinki koncesyjne. Tak jak do tej pory mamy tutaj zmianę sposobu poboru opłat, na odcinku Kraków–Katowice mamy inny system poboru elektronicznego, na kilkudziesięciu kilometrach mamy odcinki koncesyjne – myślę jeszcze w kontekście tych podwyżek, które wprowadzono chyba od 10 stycznia, na odcinku autostrady A2 między Koninem a Świeckiem. Sądzę, że choćby z tego powodu ta współpraca Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów nie tylko powinna być w tej sprawie zacieśniona, lecz także powinny paść ze strony przedstawicieli rządu jakieś systemowe, pewne kierunkowe zapowiedzi czy decyzje, w jaki sposób i w jakim terminie mamy to w końcu rozwiązać. Myślę, że interesuje to nas wszystkich, w szczególności kierowców samochodów ciężarowych, przewoźników, aby ten przejazd siecią dróg płatnych był jak najbardziej efektywny i aby unikać korków przy tych bramkach, ponieważ one nadal będą przy nich, będą w przypadku wjazdów na odcinki autostrad koncesyjnych. Tak jak powiedziałem, tam też jest inna infrastruktura dotycząca poboru elektronicznego.

Chciałbym również zapytać panią minister, co do zasady czy Ministerstwo Finansów nie przewiduje, jak rozumiem, jakichś korekt w kosztach przejazdów na tych odcinkach państwowych, bo tutaj z satysfakcją należy odnotować fakt, że jeśli chodzi o koszty przejazdu samochodów osobowych na tych odcinkach autostrad A2 czy A4, są one średnio trzykrotnie mniejsze niż na odcinkach koncesyjnych. To jest cały czas 10 gr i mnie się wydaje, że ta akceptowalność od strony społecznej takiego kosztu w relacji do przejazdu na odcinku koncesyjnym jest dowodem na to, że można prowadzić w tej sprawie politykę

powiedzmy tzw. niskiego myta i niezależnie od pewnych wzrostów, jeśli chodzi o inflację, można podtrzymać, jak rozumiem, tę niezmienną kwotę tych powiedzmy 10 gr za przejazd na odcinku państwowym samochodem osobowym.

Tutaj chciałbym zapytać panią minister, szefową Krajowej Administracji Skarbowej, czy strona rządowa podtrzymuje tę wolę kontynuacji kosztów na dotychczasowych zasadach na tych odcinkach autostrad płatnych, państwowych, gdzie są pobierane te kwoty i ewentualnie, co z modelem rozszerzenia tych opłat na pewną bądź pozostałą część infrastruktury autostradowej. Mówię tutaj o tych odcinkach autostrad wybudowanych, na których przejazd jest bezpłatny, ponieważ, mówiąc tak bardzo plastycznie, mamy taką sytuację, że wyjeżdżając z Warszawy w kierunku zachodniej granicy autostradą A2, jedziemy 100 km i jako kierowcy nie płacimy nic, potem płacimy 10 gr między Strykowem a Toruniem, a później płacimy średnio ponad 30 gr pomiędzy Koninem a prawie granicą państwa, na tym zjeździe w Świecku. Nawet z punktu widzenia cudzoziemców odwiedzających nasz kraj korzystających z infrastruktury drogowej, nie mówiąc o komentarzach naszych kierowców, to jest tak troszkę rzecz niestandardowa, jeśli chodzi o koszty transportu, koszty przejazdu po sieci autostradowej, w relacji do rozwiązań europejskich. Powiedziałbym, że to tym bardziej jest tak jakby symboliczne w sytuacji wdrożenia tego systemu elektronicznego przez Krajową Administrację Skarbową tam, gdzie dotychczas funkcjonował system viaTOLL.

Tak że powiedzmy, że poddaję tutaj pewnej refleksji czy rekomendacji te moje opinie pod kątem zmian czy korekt, które można tutaj zastosować, w szczególności we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury czy Inspekcją Transportu Drogowego, zarówno, jeśli chodzi o te kwestie „ustrojowe”, jak i kwestie później kontrolne, związane z kontrolą przestrzegania przepisów dotyczących odpłatności za przejazd na tych odcinkach, gdzie one obowiązują. Tutaj też, co do chwili obecnej, nie padła informacja, jakie w sumie nałożono kary z tytułu tych kontroli, które były przeprowadzone w tej formule mobilnej, a może państwo też podzielili by się tutaj taką informacją z tych powiedzmy pierwszych miesięcy, tygodni.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Dwa ostatnie głosy: pan poseł Mrówczyński, a później pan przewodniczący Grabarczyk. Nie widzę więcej zgłoszeń, dlatego następnie poproszę panią minister o udzielenie odpowiedzi. Pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowna pani minister, przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę, co jest oczywiste, ale zwrócę, że system poboru opłat jest nasz, polski, i to jest najważniejsze. Monitorowanie i jego funkcjonowanie czy usprawnianie jest oczywiste – jest oczywiste i tak powinniśmy to czynić. Pragnę podziękować pani minister za wielki wkład włożony przez panią, przez pracowników na rzecz właśnie stworzenia tego oczekiwanego, tańszego systemu. Opozycja ma prawo krytykować, jest to wpisane w opozycję, ale też nie ma zakazu, szanowna opozycjo, żeby chwalić, a to wam się nie zdarza.

Na koniec, pani minister, prośba. Być może większa promocja tego systemu – czy w wielu miejscach, w urzędach skarbowych, w mediach – pozwoli zwykłemu Kowalskiemu na to, by tych barier, jeśli one istnieją, nie było. Czyli większa promocja, większa dostępność, żeby zwykły Kowalski mógł z tego już korzystać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni państwo, co do zasady chwilowo nie zmieniamy oceny tego narzędzia, którym stał się system poboru opłat zwany e-TOLL. To narzędzie inwigilacji i zwracają na to uwagę kierowcy, wciąż pojawiają się krytyczne oceny, które dotyczą aplikacji.

Chciałbym zapytać, czy w związku z kontrolami, które były prowadzone, w związku z nakładanymi karami, były postępowania odwoławcze? Jakie przyczyny podawali kie-

rowcy w tych odwołaniach? Ile takich przypadków było? Ile kar zostało anulowanych i też w oparciu o jakie podstawy? Chciałbym również zapytać, dlaczego KAS dokonała wyboru tylko stacji Orlen i tylko stacji Lotosu? Dlaczego ta usługa nie ma charakteru powszechnego? Dlaczego zostały wyróżnione jedynie te określone stacje benzynowe? To nie tylko krzywdzi tych przedsiębiorców, którzy prowadzą stacje benzynowe pod inną marką, lecz także przede wszystkim ogranicza dostępność do biletów na przejazd. Kiedy to się zmieni? Proszę o wskazanie konkretnej daty.

Pan przewodniczący Polaczek zwrócił uwagę na dużą liczbę odcinków, które nie są objęte opłatami. Mam na myśli odcinki autostrad, dla których okres trwałości projektu już się zakończył. Jakie straty ponosi państwo w związku z tym, że system autostrad płatnych, co wynika wprost z ustawy o autostradach płatnych, nie jest rozszerzany, kto ponosi za to odpowiedzialność i kiedy ta sytuacja ulegnie zmianie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę panią minister o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję bardzo, dziękuję szanownym państwu posłom za pytania. Postaram się po kolei na wszystkie udzielić odpowiedzi, też ze wsparciem tutaj ekspertów z Krajowej Administracji Skarbowej. Pytanie pana posła Suchonia, zresztą także powtórzone, jeśli chodzi o dostępność informacji, kompletność informacji, dostępność systemu i rejestracji dla użytkowników vs zalew różnego typu innych informacji, które Ministerstwo Finansów publikuje na swoich stronach. Chciałam wyjaśnić i zapewnić: system e-TOLL ma dedykowany kanał komunikacji. Żadne inne informacje w tych kanałach komunikacji nie są umieszczane. Tam są umieszczane wyłącznie informacje dotyczące systemu e-TOLL, jego funkcjonowania, rozszerzania, czyli dostępności właśnie dla tych firm, które chciałyby udostępniać e-bilet autostradowy, czy też urządzenia pokładowe. Tam te firmy znajdą dostępne specyfikacje i to one same zgłaszają się do nas. Oczywiście my też zachęcamy do tego, żeby się zgłaszały, ale to te firmy zgłaszają się do nas w zupełnie otwarty sposób i mogą wspólnie z KAS dostarczać rozwiązań służących poborowi opłat elektronicznych. Przypomnę jeszcze raz: dedykowany wyłącznie informacjom o systemie e-TOLL. W tej chwili, w całym kraju to jest strona www.etoll.gov.pl, telefoniczne centrum obsługi klienta i to są miejsca obsługi klienta w liczbie 199, jak mi tu dokładnie państwo podpowiadają. Nie ma tam udzielania innego typu informacji. Dodatkowo informacje elektroniczne publikowane właśnie na stronie www.etoll.gov.pl, jak również i aplikacja, są dostępne w bodajże dziewięciu językach, więc zadbaliśmy też i o zagranicznych użytkowników.

W wypowiedzi pana posła, ale też i innych państwa pojawiła się kwestia promocji i nagłaśniania nowych rozwiązań i funkcjonowania systemu. Otóż w kwestii kampanii promocyjno-informacyjnej to rozpoczęliśmy te działania dość długo przed wdrożeniem pierwszych funkcjonalności systemu, a pierwszą taką funkcjonalnością było właśnie uruchomienie strony www.etoll.gov.pl. Następnie była usługa rejestracji i wówczas te kampanie miały charakter ogólnego informowania, ogólnych informacji o nowych założeniach systemu i o konkretnych usługach, które w danym czasie wchodziły. Z czasem oczywiście kampania była rozszerzana na bardziej szczegółowe informacje, konkretne, bo system już funkcjonował. Również w momencie uruchamiania systemu na autostradach ten element autostradowy występował w zdecydowanie większej skali i masie komunikatów, ponieważ musieliśmy dotrzeć już nie tylko do profesjonalnego odbiorcy, przewoźnika, lecz także do obywateli, do kierowców samochodów osobowych, użytkowników autostrad. Te działania komunikacyjne były bardzo szerokie. Oprócz tych form takiej elektronicznej, popularnej komunikacji, czyli kanałów YouTube, Twitter, komunikatów prasowych, medialnych, wywiadów, lokalnych czy wywiadów centralnych tutaj z poziomu KAS-u, dyrektorów, mojego czy mojego zastępcy, pojawiły się również kampanie reklamowe w mediach, wykupione spoty radiowe, to było naprawdę bardzo szerokie działanie i to działanie się nie kończy, bo my stale informujemy zarówno o samym systemie, jak i o kwestii ewentualnych zmian, które będą, bo jak wiadomo, w ciągu trwania systemu przejdzie on różne aktualizacje. Środki, które łącznie, to znaczy dla pojazdów

ciężkich i pojazdów lekkich, przeznaczyliśmy na promocję systemu, od początku, czyli od kiedy ta kampania informacyjna była prowadzona, to 6,5 mln zł.

Kolejne pytanie dotyczyło rejestracji w systemie, a tak naprawdę na koncie klienta, tak aby można było korzystać z tych trwałych, ciągłych rozwiązań komunikacji z systemem, czyli z aplikacji e-TOLL PL, urządzenia ZSL czy urządzenia pokładowego – tu wymagana jest rejestracja. Tak jak powiedziałam, ta rejestracja różni się w zależności od tego, czy mamy do czynienia z przewoźnikiem, z branżą i działalnością gospodarczą, czy ze zwykłym kierowcą pojazdu osobowego. W przypadku kierowców i pojazdów ciężkich ze względu na sposób naliczania opłaty i pewne elementy składowe, które wpływają na stawkę tej opłaty, wynika to z przepisów obowiązującego prawa i tutaj nic się nie zmieniło w stosunku do systemu viaTOLL. Jeżeli chcieliśmy korzystać z systemu viaTOLL, to przypomnę, że przy rejestracji i zawieraniu umowy papierowej również trzeba było przekazać cały szereg, a nawet powiem więcej, przekazać więcej danych do rejestracji, ponieważ nie były te dane pobierane ze współpracujących aplikacji, tak jak teraz ma to miejsce z CRDP, czyli podatkowej i CEPIK, czyli komunikacyjnej. W tej chwili system automatycznie, po podaniu bodajże numeru VIN, zaciąga te informacje z CEPIK, a podatkowe po podaniu numeru identyfikacyjnego. Tak że tutaj nic się nie zmieniło, kiedy mówimy o branży, zakres tych danych jest dokładnie taki sam. Natomiast rejestracja jest uproszczona, ona funkcjonuje od kilku ładnych miesięcy, i w tej uproszczonej rejestracji jest, żebym tu nie skłamała, ale w razie czego eksperci mnie sprostują, numer rejestracyjny, nawet nie wiem, czy też imię i nazwisko nawet i co tam jeszcze jest – jakby pan dyrektor mógł podpowiedzieć kilka danych.

Zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów Daniel Rusak:

Ta rejestracja rzeczywiście jest uproszczona, ponieważ użytkownik rejestruje się profilem zaufanym, więc tutaj te wszystkie dane pobierane są automatycznie. Tak samo są pobierane dane pojazdu z bazy danych CEPIK i naprawdę nie trzeba podawać żadnych nadmiarowych danych, a już na pewno nie numeru buta.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej przepraszam, ale nie każdy użytkownik ma profil zaufany.

Zastępca dyrektora departamentu MF Daniel Rusak:

Tak, ale wtedy jest możliwość zarejestrowania się z wykorzystaniem loginu i hasła.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Natomiast pani minister zadała panu chyba nieco inne pytanie.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Nie, nie, właśnie to: jakie dane trzeba podać przy tej rejestracji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W tej uproszczonej wersji?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak. To ja przedstawię: pan dyrektor Daniel Rusek z departamentu poboru opłat.

Zastępca dyrektora departamentu MF Daniel Rusak:

Proszę o chwilkę, po prostu to sprawdzę i podam kompletną informację, tak żebym gdzieś tutaj nie wprowadził państwa w błąd.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, to może pani minister kontynuuje, a pan dyrektor, jak będzie gotowy, to wówczas uzupełni.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dobrze, to ja będę kontynuować. Teraz ta można powiedzieć negatywna, pierwsza ocena użytkowników samego sposobu rejestracji, bo to nie tyle aplikacji, co rejestracji, która jest związana z korzystaniem z aplikacji, bo żeby z tej aplikacji móc aktywnie korzystać, trzeba najpierw założyć konto, wynikała z tego, że jako pierwsze było uruchomione

właśnie rozwiązanie dla branży, dla przewoźników. Tu nie ma, przy obecnie obowiązujących przepisach prawa i filozofii, poboru opłat, która nie wynika z krajowego widzimisię, tylko z dyrektyw unijnych, które te kwestie regulują. Nie było innej możliwości, ten zakres danych taki po prostu musiał być, a ponieważ to rozwiązanie jest, nikogo nie ograniczamy, wówczas również kierowcy osobówek mogli sobie z niego korzystać, tej rejestracji, a to nie do końca było akceptowane. Natomiast oczywiście bardzo mocno tłumaczyliśmy, że to jeszcze nie jest moment dla osobówek i to nie jest to rozwiązanie. Widzieliśmy to niezadowolenie i oczekiwanie, dlatego została wprowadzona uproszczona rejestracja i to było właśnie wyjście i odpowiedź na te głosy obywateli, że tutaj to jest zbyt skomplikowane. Natomiast te rozwiązania dla autostrad są proste, bo w aplikacji e-bilet podajemy tylko numer rejestracyjny, odcinek trasy i koniec.

My oczywiście słuchamy głosów i opinii użytkowników, które często pojawiają się pod aplikacjami, choć nie tylko, bo również w różnych mediach społecznościowych, i sukcesywnie te głosy zbieramy, dlatego będziemy poprawiać funkcjonalności obu tych aplikacji. Jeżeli chodzi o tę aplikację e-biletową, to chociażby jest tam wymóg podania odcinków, które pokonujemy, bo w zależności od odcinka kwota się różni, więc będzie taka mapka podpowiadająca użytkownikowi w bardziej przyjazdy sposób, jak z tą trasą sobie poradzić. Oczywiście będziemy te rozwiązania proponować, system jest nowy, świeży, tak naprawdę funkcjonuje w pełni od zaledwie kilku miesięcy – i to dosłownie kilku – dlatego będziemy rozwijać go tak, żeby był wygodny.

Rozwiązania, które są stosowane w innych krajach. Takim rozwiązaniem, które nie wymaga tego podawania tak szczegółowych danych – oczywiście nie jestem tu wybitnym ekspertem – jest tylko rozwiązanie winietowe. Przypominam, że zgodnie z przepisami unijnymi, w momencie wdrażania nowych systemów, nowych rozwiązań do poboru opłaty elektronicznej, obowiązuje chyba taka zasada, że użytkownik płaci za te konkretne przejechane kilometry. Rozwiązanie winietowe nie będzie już rozwiązaniem dopuszczalnym, więc nie mogliśmy go przyjąć w Polsce jako rozwiązania podstawowego dla poboru opłaty elektronicznej. Stąd system e-TOLL jest oczywiście oparty na dopuszczalnych prawem unijnym rozwiązaniach.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Kto tu rządzi w tej Polsce. Unia w niej rządzi?!

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

W kwestii dostępności e-biletu i sieci dostawców, jeżeli chodzi o system e-TOLL, mamy dwojakiego rodzaju dostawców, którzy z nami współpracują. Pierwsza największa grupa to są dostawcy obu urządzeń – ZSL oraz urządzeń pokładowych – i tych, z którymi współpracujemy, jest chyba ponad 500. Druga grupa to są dostawcy rozwiązań e-biletowych – zarówno takich stacjonarnych, jak te wspomniane, póki co dwie sieci: Orlen i Lotos, jak i pozostałe aplikacyjne rozwiązania od większej liczby partnerów. Te rozwiązania, ten sposób współpracy, jest całkowicie otwarty. Specyfikacje, z którymi można się zapoznać i dostosowanie swoich rozwiązań do integracji z systemem e-TOLL są całkowicie otwarte, może to zrobić każdy, każdy może się do nas zgłosić, choć my również proponujemy szerokiemu gronu partnerów taką możliwość. Występowaliśmy z taką propozycją do szeregu sieci paliwowych. W tej chwili rozmowy z nami prowadzi jedna z takich sieci – chyba mogę powiedzieć, że jest to BP – i mamy nadzieję, że niedługo taka usługa będzie też dostępna w tej sieci stacji paliwowych. Natomiast inni rozmawiający z nami na ten moment zrezygnowali z dalszych prac i czekają. Nie mówię, że to się nie wydarzy, bo my nad tym będziemy pracować, żeby te rozwiązania były jak najbardziej powszechne i dostępne, jednak tutaj nikt nikogo nie wybierał, tylko to jest po prostu wolny rynek. Rządzą tym wolny rynek i wolnorynkowe rozwiązania.

Została jeszcze zgłoszona kwestia płatności za integrację. To są rozwiązania, które występują pomiędzy dostawcą urządzenia, czy też dostawcą kart flotowych, który potem już konkretne rozwiązania dostarcza swoim klientom, a klientami. Tutaj rzeczywiście jest tak, że ponieważ są przyjęte te wolnorynkowe zasady, to KAS nie ingeruje w treści tych umów i nie ingeruje też w ceny urządzeń pokładowych czy ZSL. Przyznam natomiast, że ostatnio nie monitorowałam rynku, jak te ceny się kształtują, ale przy

naszym poprzednim monitorowaniu to nie były jakieś kosmiczne, zaporowe i monopolistyczne rozwiązania i ceny. To, co zostało dodatkowo zrobione, aby wesprzeć ten proces przechodzenia na inny model funkcjonowania systemu e-TOLL, to były wspomniane przeze mnie upusty, czyli ulgi w opłatach drogowych: 25% we wrześniu i potem 30% od października do końca grudnia, jak również ulga podatkowa, która daje możliwość odliczenia części kosztów, które zostały poniesione, czy też kosztów, które zostały poniesione w związku z zakupem nowych urządzeń. Ulga ta będzie oczywiście do rozliczenia w aktualnym rozliczeniu podatkowym w zbliżającej się akcji PIT, natomiast teraz nie otrzymujemy sygnałów tego typu. Rzeczywiście jeszcze przed pełnym uruchomieniem systemu gdzieś były takie dwa czy trzy głosy. W tej chwili jednak, powiem uczciwie, nie otrzymuję informacji o tego typu praktykach.

Jeżeli chodzi o kwestię dostępności e-biletu dla cudzoziemców, bo taka też się tu w wypowiedzi jednego z państwa pojawiła, to oczywiście, tak jak powiedziałam, pracujemy nad rozszerzeniem tej dostępności wydrukowanego biletu autostradowego i z poszczególnymi, i z nowymi partnerami, ale też przyglądamy się sytuacji i będziemy szukać takich rozwiązań, które będą optymalne, żeby odpowiedzieć użytkownikom na ich potrzeby. Tak jak jednak wspomniałam, nasze strony i aplikacja są dostępne w wielu językach. Również rozwiązania bankowe, które stosują nasi partnerzy, są w międzynarodowych sieciach bankowych.

W kwestii negatywnego odbioru aplikacji, to chyba pan poseł Lasek podniósł kwestię tego, ile wydaliśmy pieniędzy na jej realizację. Posiadam łączny koszt, łączne wynagrodzenie wypłacone spółce Aplikacje Krytyczne, ale nie obejmuje ono wyłącznie budowy samej aplikacji, ale również jej utrzymanie i rozwój – zarówno aplikacji, jak i pozostałych komponentów systemu. Ponieważ spółka to nie tylko aplikacja e-TOLL PL, lecz także duży procent komponentów systemu e-TOLL, było to nieco ponad 6200 tys. zł.

Zostały jeszcze poruszone kwestie dotyczące karania i demontażu infrastruktury, ale te pytania oddałabym ekspertom, natomiast powiem jeszcze o koncesjonariuszach. Padło tutaj pytanie o ten dualizm czy nawet wielość rozwiązań, które występują.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dualizm techniczny pod tym względem, że jest e-TOLL, ale mamy też inne systemy poboru elektronicznego.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, panie pośle, rozumiem. Jeżeli chodzi o sam fakt zmiany, że wszyscy będą korzystać z systemu e-TOLL, to także jest rozwiązanie otwarte. Koncesjonariusze mogliby przyjść do KAS-u z takim wnioskiem, że przechodzą na nasze rozwiązanie i taką możliwość zapewnia ustawa. Natomiast na razie takie wnioski to jest dobrowolność koncesjonariuszy, ich decyzja, my takiego wniosku nie mamy, za to pojawiła się ze strony jednego z koncesjonariuszy propozycja takiej integracji rozwiązań systemu e-TOLL z videotollingiem. Rozmowy w tym zakresie trwają, współpracujemy tu też z Ministerstwem Infrastruktury. Na razie jesteśmy na początkowym etapie.

Jeszcze kwestia inwigilacji, która trochę była połączona z kwestiami kar. W sprawie inwigilacji to już wielokrotnie mówiłam i podczas prac nad ustawą, podczas późniejszych prac wdrożeniowych systemu e-TOLL, i tutaj na forum szanownej Komisji, również w Sejmie, że przede wszystkim te dane nie są gromadzone i przechowywane przez KAS dla innych potrzeb niż tylko tych wynikających z poboru opłaty drogowej. To jest cel ustawy i my go realizujemy. Przechowujemy jedynie te dane, które są związane z naliczeniami, czyli konkretnym przejechanym płatnym odcinkiem drogi i naliczeniem poboru opłat. Wszelkie pozostałe dane są z systemu natychmiast usuwane. Jest to też monitorowane, są dodatkowe przeglądy, czy aby na pewno te dane zostały usunięte. Tak że tutaj absolutnie trudno mówić o inwigilacji. Jest to stricte przestrzegane, tak jak i w każdym innym przypadku przetwarzania danych przez administrację, w tym i KAS. Dla celów ustawowych, zgodnie z ustawą przetwarzamy dane, z których korzystamy.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z rozszerzaniem sieci płatnych dróg, szczególnie autostrad, ale i wysokości opłat, czy one wzrosną, czy nie, to odnośnie do wzrostu opłat, potwierdziłam z panem dyrektorem Waszkiewiczem, że nie wzrosną. Tutaj muszę pod-

kreślić, że zgodnie obowiązującymi z przepisami to Ministerstwo Infrastruktury jest właściwe, jeśli chodzi o wszelaką politykę dotyczącą korzystania z dróg, w tym opłaty, natomiast my tylko realizujemy zadanie związane z poborem opłat drogowych, więc jeżeli można, to odnośnie do planów rozszerzenia sieci dróg płatnych poprosiłabym o dwa słowa pana dyrektora Waszkiewicza, również w kontekście tych autostrad nieobjętych opłatami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, kwestia rozszerzania opłat ma dwa aspekty: sieć opłat od pojazdów ciężarowych i sieć opłat od pojazdów lekkich w zakresie pojazdów ciężarowych. Przypomnijmy, że aktualnie system funkcjonuje na ok. 3700 km i od 2017 r. nie był rozszerzany. W międzyczasie Krajowy Fundusz Drogowy był zasilany wpływami i finansował realizację dużego programu inwestycyjnego polegającego przede wszystkim na budowie dróg ekspresowych i części autostrad. Przez ten okres powstało 1500 km dróg ekspresowych i autostrad, które funkcjonują, zostały oddane do ruchu i mogłyby zostać objęte opłatami, ale jeszcze nie są. To jest ten najpilniejszy priorytet Ministerstwa Infrastruktury w bliskiej współpracy z Ministerstwem Finansów. Te 1500 km dróg w podziale na poszczególne odcinki wskazaliśmy do pierwszego rozszerzenia systemu opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężarowych, które chcemy, żeby nastąpiło w roku 2022.

Jesteśmy w czwartym miesiącu samoistnego funkcjonowania nowego systemu, który cały czas krzepnie i stanowi źródło zasilania Krajowego Funduszu Drogowego. Przygotowujemy w Ministerstwie Infrastruktury notyfikację nowej sieci poboru opłat dla pojazdów ciężarowych, która zostanie przesłana do Komisji Europejskiej. Po uzyskaniu akceptacji tej notyfikacji prześlemy informację o całym nowym systemie, o całej dotychczasowej oraz przyszłej zaplanowanej sieci poboru opłat. Oczywiście koncentrujemy się na autostradach, już zbudowanych drogach ekspresowych i tych, które będą budowane do 2030 r. w ramach programu budowy dróg krajowych. Te informacje zostaną zawarte w notyfikacji i przekazane do Komisji Europejskiej. Po uzyskaniu odpowiedniej decyzji będzie możliwe fizyczne rozszerzenie. W porównaniu z wcześniej funkcjonującym systemem struktura techniczna i funkcjonalności techniczne systemu e-TOLL dają możliwość szybkiego i sprawnego rozszerzenia przy ograniczonych kosztach.

Jeśli chodzi o pojazdy lekkie w kontekście autostrad płatnych, w systemie e-TOLL opłaty pobierane są na dwóch odcinkach autostrad publicznych: na autostradzie A2 i A4. To funkcjonuje od 1 grudnia z użyciem technologii elektronicznej z kilkoma metodami płatności, przy otwartych bramkach autostradowych, przy istniejącej infrastrukturze poboru tych opłat, na co cały czas zwracam uwagę, dlatego w pierwszej kolejności, we współpracy z Ministerstwem Finansów, zajmujemy się likwidacją infrastruktury poboru opłat. Mówię o tych dwóch odcinkach, choć infrastruktura opłat w różnym zakresie była budowana na autostradach w innych miejscach. Na autostradzie A4, na autostradzie A1, w zależności od odcinka zostały wybudowane różne elementy tej infrastruktury poboru opłat i w związku z tym nowym systemem trzeba je odpowiednio wykorzystać oraz zagospodarować. Jest to priorytet Ministerstwa Infrastruktury. Oczywiście system funkcjonuje od jednego miesiąca i generuje zupełnie inne koszty niż w przypadku fizycznego poboru opłat. Do tej pory objęcie nowych odcinków autostrad opłatami wiązało się z uruchomieniem fizycznego poboru opłat, na fizycznych bramkach, w wyniku czego ponosiliśmy bardzo duże koszty początkowe. Sytuacja ta uległa bardzo istotnej zmianie. Koszty początkowe wprowadzenia poboru opłat są zupełnie inne, dużo mniejsze. W ramach następnego ruchu zamierzamy przeprowadzić analizę ekonomiczną tego typu działań, która pokaże nam, na których odcinkach tego systemu mogłyby być zainstalowane od strony ekonomicznej.

Odniosę się jeszcze do demontażu infrastruktury. Drugim elementem demontażu infrastruktury jest infrastruktura po poborze opłat od pojazdów ciężarowych w syste-

mie mikrofalowym. Pozostała nam spora liczba bramek naliczających opłaty, dlatego we współpracy z Ministerstwem Finansów, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz GITD czynimy wszelkie starania, żeby jak najwięcej z tych bramek naliczających niewykorzystanych do tej pory było użyte w innych celach. Generalna dyrekcja będzie je wykorzystywać do celów zarządzania ruchem drogowym, a w przypadku Inspekcji Transportu Ruchu Drogowego w tym momencie jesteśmy na etapie uzgadniania lokalizacji, które będą mogły być wykorzystane w celach związanych z kontrolą prędkości, czy to w przypadku stacjonarnych fotoradarów, czy odcinkowych pomiarów prędkości.

Videotolling. Na odcinkach autostrad koncesyjnych wprowadzony został system videotollingu: na autostradzie A1 zarządzanej przez GTC, na autostradzie A4 zarządzanej przez Stalexport i obecnie prowadzimy rozmowy z ostatnim koncesjonariuszem, Autostradą Wielkopolską, żeby wprowadzić system videotollingu również na autostradzie A2. Oznacza to, że będzie funkcjonował elektroniczny sposób poboru opłaty, czyli ułatwienie w przejeździe przez fizyczną infrastrukturę poboru opłat, ułatwienie w utworzeniu tego szlabanu. W kolejnym ruchu ten elektroniczny system poboru opłat może zostać zintegrowany z systemem e-TOLL, a integracja ta może zresztą polegać na integracji rynkowej. Na rynku już wykształciły się podmioty, które oferują aplikację umożliwiającą w jednym miejscu, na jednym telefonie uiszczenie opłaty za odcinki koncesyjne funkcjonujące w systemie videotollingu i za odcinki publiczne funkcjonujące w systemie e-TOLL. Tego rodzaju działalność rynkowa też pozwoli nam zapewnić tę wstępną, taką przejściową interoperacyjność na tych odcinkach koncesyjnych. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pani minister jeszcze…? Proszę uprzejmie.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Jeszcze nie dokończyliśmy, a chciałabym na wszystkie pytania udzielić odpowiedzi. Dziękuję panu dyrektorowi, ponieważ powiedział pan również o demontażu, o czym miałam zamiar powiedzieć w kolejnym kroku, że działamy. Został nam blok dotyczący kontroli i efektów tych działań kontrolnych i tu poprosiłabym pana Edwarda Komorowskiego, dyrektora Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej, o informację.

Dyrektor Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów Edward Komorowski:

Jak już pani minister podawała, jeżeli chodzi o autostrady to jest 17,6 tys…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Można prosić bliżej mikrofonu?

Dyrektor departamentu MF Edward Komorowski:

Oczywiście. 17,6 tys. kontroli, z czego 1143 wykroczenia ok. 6,5%. Jeżeli chodzi o kwotę, jest to 571 tys. zł. Wynika to z tego, że opłata wynosi 500 zł za wykroczenie. Z takich ciekawostek: w 43 przypadkach stwierdziliśmy, że zostały zasłonione tablice rejestracyjne, co zrobiono całkowicie umyślne, ktoś celowo chciał uniknąć zapłacenia opłaty. W większości przypadków były to osoby, które nie zarejestrowały i nie próbowały uiścić tych biletów, tylko po prostu nawet się nie zarejestrowały, nie rozpoczęły tego procesu. To takie informacje, jeżeli chodzi o kontrolę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję serdecznie, bo to chyba był ostatni z tematów, które zostały podniesione. Też chciałam podziękować państwu posłom, szanownej Komisji, za te pozytywne słowa w stosunku do wdrożonego systemu. To było naprawdę ogromne wyzwanie dla Ministerstwa Finansów, dla Krajowej Administracji Skarbowej i robimy wszystko, żeby poprawiać te funkcjonalności. Tak jak powiedziałam, słuchamy głosu użytkowników, klientów i cały czas efektywnie pracujemy nad tym, żeby ten system był coraz nie tylko skuteczniejszy, lecz także bardziej przyjazny, jeżeli chodzi o użytkowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeszcze ja się zgłaszałem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle…?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Przecież jeszcze się zgłaszałem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szczerze mówiąc, była lista posłów. Powiedziałem, że posłowie się nie zgłosili, zapytałem, czy ktoś jeszcze się zgłasza i oddałem głos pani minister. W drodze wyjątku, proszę, ale też stosujmy określone zasady.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Myślę, że jeszcze można odnieść się do tego, co usłyszeliśmy. Pani powiedziała, że to było ogromne wyzwanie, a ja bym powiedział, że to było ogromne niepotrzebne wyzwanie, bo przede wszystkim powinniśmy sobie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego niby potrzebujemy pobierać osobny podatek od autostrad, bo to jest osobny podatek. Dlaczego akurat za jazdę autostradami, które są budowane za nasze pieniądze, musimy płacić dodatkowe pieniądze, już nie mówiąc o tych tzw. patologiach z budowaniem…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale proszę do rzeczy, panie pośle, bo to akurat jest poza zakresem informacji.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie jest poza zakresem, jest właśnie związane z…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest poza zakresem, bo my oceniamy funkcjonowanie nowego systemu i to jest fakt, a pan mówi o filozofii, która być może…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Powinniśmy znieść ten system, powinniśmy znieść opłaty za autostrady, a już przynajmniej za te, które budujemy z własnych pieniędzy jako podatnicy. Cała ta filozofia funkcjonowania tego systemu, całe te utrudnienia związane z płaceniem za bramki czy teraz za funkcjonowanie tej nieporęcznej aplikacji inwigilującej lub tych nieporęcznych biletów jest nam do niczego niepotrzebna. Potrzebna jest tylko do pazerności rządu, który chce zdzierać z nas opłaty za coś, za co i tak już zapłaciliśmy, budując wcześniej te autostrady.

Dowiedzieliśmy się, że po raz kolejny Unia Europejska zabrania nam wdrożenia jakiegoś sensownego, najlepszego możliwego rozwiązania, jeśli już w ogóle mają funkcjonować jakieś opłaty, czyli winiet, i po raz kolejny kamyczek do ogródka. Czy we wszelkich zestawieniach naszego członkostwa w Unii Europejskiej uwzględniane są koszty tego np. zmarnowanego czasu na czy to stanie na bramkach, czy wypełnianie jakichś podań o aplikację itd.? Nie, nie są uwzględniane, więc to, że polski naród nie jest już suwerenem na własnym terytorium i nawet gdyby wszyscy Polacy chcieli winiet, to nie możemy ich wprowadzić…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie pośle. Naprawdę, proszę zacząć pisać książki, bo to jest poza zakresem tej informacji. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie.